

РЕКОМЕНДАЦІЇ ІНІЦІАТИВИ
COST УКРАЇНА ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ
ВЕРИФІКАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ
В ДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ У 2016 РОЦІ



Construction Sector
Transparency Initiative

Липень, 2017



Галузеве планування та стратегія



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

1. Відсутність середньострокового планування з боку Мінінфраструктури та Укравтодору.

Діюча на цей час державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг на 2013-2018 роки виконується лише в частині погашення боргових зобов'язань.

Щорічне планування об'єктів будівництва, реконструкції та ремонтів автомобільних доріг не враховує положень, викладених в зазначеній програмі, та спирається, в першу чергу, на ліквідацію найбільш зруйнованих ділянок автомобільних доріг загального користування державного значення. Таким чином проектні роботи, які розпочинають з урахуванням перспективного напрямку розвитку автомобільної мережі, фінансуються за залишковим принципом, а реальні будівельні роботи можуть взагалі не розпочинатись або розпочинатись із великим запізненням.

2. Відсутність загального плану розвитку транспортного сектору.

На цей час Україна не має довго або середньострокового транспортного плану і не існує чіткої функціональної відповідальності за підготовку і дотримання такого плану.

Планування дорожньо-будівельних робіт базується на узагальненні окремих проектів у рамках наявного бюджету.

Рекомендувати Мінінфраструктури та Укравтодору підготувати:

Концепцію розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018-2022 роки;

Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018-2022 роки. У подальшому щорічні плани проектних, будівельних та ремонтних робіт мають формуватись виключно відповідно до такої програми.

Рекомендувати Мінінфраструктури та Укравтодору розробити загальну концепцію розвитку і функціонування транспортного сектору економіки, однією з частин якої має бути дорожнє господарство з горизонтом планування 10-25 років.



Галузеве планування та стратегія



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

3. Відсутність показників ефективності роботи дорожнього сектору.

На цей час у Мінінфраструктури та Укравтодорі відсутні будь-які критерії оцінки ефективності прийнятих управлінських рішень та загалом не здійснюється оцінка впливу виконання будівельних та ремонтних робіт на ділянках автомобільних доріг на розвиток дорожнього сектору та ВВП країни в цілому.

Рекомендувати Мінінфраструктури запровадити інструменти для оцінки роботи дорожнього сектору. Повинні бути розроблені інструменти для вимірювання фізичних вимог, інституційної діяльності та фінансових показників. Мають бути визначені ключові показники ефективності та запроваджений бенчмаркінг. Запропоновані критерії оцінки:

показники швидкості та інтенсивності руху (до/після);

показники безпеки дорожнього руху (до/після);

показники міцності, рівності дорожнього одягу (до/після);

показники безперервності руху.

4. Відсутність нормативних методик кількісної оцінки ефективності середньострокових програм.

На цей час в Укравтодорі відсутні методики оцінки ефективності діяльності дорожнього сектору, які базуються на інформації про фактичний стан мережі автомобільних доріг із використанням підходів «управління станом покриття» (PMS – pavement management system).

Рекомендувати Укравтодору запровадити систему PMS – pavement management system та розробити в цілому програму інформатизації дорожньої галузі на основі ГІС систем.



Фінансово-економічне планування, бюджетна політика, ціноутворення



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

1. Відсутність середньострокового бюджетного планування, неритмічність фінансування дорожньо-будівельних робіт.

Рекомендувати Укравтодору забезпечити перехід на середньострокове бюджетне планування (не менше 3 років) шляхом розробки проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України про автомобільні дороги» та проект Закону України «Про внесення змін до Бюджетного Кодексу України», передбачивши можливість здійснення середньострокового фінансового планування діяльності галузі.

2. Затвердження видатків Укравтодору, в тому числі на експлуатаційне утримання доріг, здійснюється КМУ після довготривалої процедури погоджень з заінтересованими органами.

Рекомендувати Укравтодору для забезпечення безперебійного руху автомобільними дорогами загального користування у зимовий період надати Міністерству інфраструктури обґрунтування необхідності затвердження розподілу видатків на експлуатаційне утримання автомобільних доріг наказом Укравтодору з оприлюдненням останнього на сайті.

3. Відсутність залежності обсягу фінансування робіт з експлуатаційного утримання від безпосереднього стану автомобільної дороги.

Рекомендувати Мінінфраструктури на виконання Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» розробити та затвердити типову форму контракту на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування та інших видів автомобільних доріг на основі довгострокових (до семи років) договорів (контрактів) про утримання автомобільних доріг загального користування за принципом забезпечення їх експлуатаційного стану відповідно до нормативно-правових актів, норм та стандартів.



Фінансово-економічне планування, бюджетна політика, ціноутворення



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

4. Відсутність пріоритету утримання доріг, які відповідають за своїми характеристиками (міцність, рівність, шорсткість) діючим нормам і стандартам.

Рекомендувати Укравтодору розробити порядок утримання автомобільних доріг із пріоритетом утримання автомобільних доріг, які відповідають діючим нормам та стандартам за міцністю, рівністю, шорсткістю і безпекою руху та мають найбільшу інтенсивність руху транспортних засобів.

5. Відсутність розроблених та затверджених підзаконних нормативно-правових актів для забезпечення функціонування державного дорожнього фонду.

Рекомендувати Мінінфраструктури та Укравтодору на виконання Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» розробити порядок спрямування коштів державного дорожнього фонду для забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг.

6. Відсутність економічного аналізу витрат на розвиток та утримання дорожньої мережі.

Рекомендувати Укравтодору з урахуванням політики децентралізації управління автомобільними дорогами загального користування:

надати право регіонам самостійно визначати рівень нормативів фінансових витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг місцевого значення в залежності від специфіки регіону згідно з затвердженими на державному рівні технічними правилами та стандартами;

забезпечити застосування науково обґрунтованих методик та нормативів при плануванні фінансування дорожньої галузі;

забезпечити поступовий перехід до нормативного фінансування дорожньої галузі відповідно до обґрунтованих науковцями потреб.



Фінансово-економічне планування, бюджетна політика, ціноутворення



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний
виконавець

Термін

7. Відсутність реєстру виконаних робіт та звітності про їх фінансування.

Рекомендувати Укравтодору запровадити в службах автомобільних доріг у областях реєстр виконаних робіт. Забезпечити оплату виконаних робіт відповідно до черговості у реєстрі. Із метою формування ефективної державної політики в дорожньому секторі та покращення ринкових умов у дорожньому секторі щоквартально подавати Міністерству інфраструктури зведену статистичну інформацію про поточний стан реєстру з фактичними платежами.

8. Відсутність ефективної реалізації штрафних санкцій за невиконання умов договору.

Рекомендувати Укравтодору передбачати в умовах договорів підряду умову про відкладену вартість робіт (5-10% від загальної вартості робіт), яка сплачується підряднику після завершення гарантійного терміну на об'єкт будівництва чи ремонту.

9. Відсутній механізм прийняття замовником об'єднаного рішення щодо визначення конкретного рівня кошторисної заробітної плати, виходячи з виду будівництва. Також низький рекомендований Мінрегіоном рівень кошторисної заробітної плати, створює ризик втрати кадрового потенціалу робітників-будівельників та інженерно-технічних працівників.

Рекомендувати Укравтодору звернутись до Мінрегіону з пропозицією внесення змін до наказу Мінрегіону від 20.10.2016 №281. Зміни повинні містити норми щодо збільшення рекомендованих Мінрегіоном показників, загальноновиробничих, адміністративних витрат та кошторисного прибутку, що передбачаються на стадії складання інвесторської кошторисної документації. Також пропонуємо передбачити в таких змінах рівень кошторисної заробітної плати, який необхідно приймати на стадії інвесторської документації без відповідної диференціації.

10. Відсутність достовірної та актуальної інформації про ціни на матеріальні ресурси.

Рекомендувати Укравтодору запровадити систему моніторингу цін на матеріальні ресурси шляхом створення єдиної загальнодоступної достовірної інформаційної бази.

Технічна політика: проектування;
впровадження нових матеріалів,
технологій; контроль якості



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

1. У затверженому Урядом проєкті та в представлений документатії на етапі торгів були суттєві зміни.

Об'єми робіт, визначені в тендерній документатії, не відповідають об'єму та складу робіт, які затверджені розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 № 454.




2. Коригування проєктної документатії без внесення відповідних змін до рішень, ухвалених Урядом, та коригування документатії під час реалізації проєктів унаслідок внесення змін до нормативно-правових документів, державних будівельних норм та стандартів.

3. Постійні зміни в проєктній документатії внаслідок недеталізованих та неточних проєктних рішень, незадовільного початкового рівня проєктної документатії.

Рекомендувати Укравтодору розробити та внести зміни до розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 № 454 «Капітальний ремонт автомобільної дороги Н-01 Київ-Знам'янка на ділянці км 14+740 – км 43+345 у межах Київської області».

Рекомендувати Укравтодору внести зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 11.05.2011 № 560 «Про затвердження Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України», з метою встановлення заборони на зміну техніко-економічних показників, які затверджені рішенням Уряду, у випадку, якщо сумарна вартість змін перевищує 5 % від початкової кошторисної вартості, та заборонити внесення змін до затвердженої проєктної документатії у випадку, якщо такі зміни спричинені вдосконаленням нормативно-правової бази, а процес реалізації проєкту вже розпочався.

Рекомендувати Укравтодору запровадити механізм страхування інженерних робіт та робіт з технічного нагляду (Engineering insurance): від стадії проектування до здачі об'єкту в експлуатацію. Зазначений механізм, на погляд CoST, має бути закріплений у відповідному рішенні Уряду.

 Технічна політика: проектування;
 впровадження нових матеріалів,
 технологій; контроль якості

 Причини ризиків	 Рекомендації з усунення	Відповідальний виконавець	Термін
<p>4. Високий рівень ДТП після виконання будівельних та ремонтних робіт, значний техногенний вплив на навколишнє середовище. непередбаченість у проектній документації біопереходів та скотопрогонів, відповідних дорожніх знаків.</p>	<p>Рекомендувати Укравтодору звернути увагу на безпеку дорожнього руху і вплив автомобільної дороги на навколишнє середовище та розробити і внести відповідні зміни, з урахуванням рекомендацій МФО, до ДБН В.2.3-4-2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво».</p>		
<p>5. Розташування лабораторії підрядника та служби інженера в одному місці може свідчити про неналежне виконання останніми своїх обов'язків щодо контролю за технологічними та технічними аспектами будівництва.</p>	<p>Рекомендувати Укравтодору під час залучення служби інженера для виконання робіт із технічного нагляду передбачати, що умова про атестацію лабораторії та її відокремлене місцезнаходження по відношенню до підрядника має бути однією із вимог тендерної документації на залучення служби інженера.</p>		
<p>6.1. Відсутність чіткої диференціації видів робіт між капітальним і середнім ремонтом та відсутність вимоги на виготовлення проектної документації на поточний середній ремонт.</p> <p>Виконання Укравтодором поточного середнього ремонтів із конструктивом дорожнього одягу близько 20 см і більше має ознаки капітального ремонту.</p>	<p>Рекомендувати Укравтодору:</p> <p>розробити та внести зміни до ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт», а саме:</p> <p>визначити, що вибір типу ремонту визначається лише після отримання інформації про рівність та міцність ділянки, яка підлягає ремонту, виключити з п. 6 всі роботи, які не пов'язані з відновленням транспортно-експлуатаційних показників проїзної частини (суцільний ремонт дорожніх покриттів окремих ділянок доріг, у тому числі з фрезеруванням (на глибину до 45 мм), регенерацією і профілюванням, у тому числі за технологією ресайклінгу), та віднести такі роботи до п. 5 «Роботи з капітального ремонту»;</p>		

Технічна політика: проектування;
впровадження нових матеріалів,
технологій; контроль якості



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

6.2. Відсутність у проектній документації кількісних та якісних характеристик об'єкту, що проектується.

Поточний середній ремонт призначений «для відновлення необхідних транспортно-експлуатаційних показників проїзної частини (рівності та шорсткості покриттів шляхом влаштування поверхневих обробок, тонкошарових покриттів або інших шарів зносу)». Критерієм для призначення капітального ремонту є такий транспортно-експлуатаційний стан дороги, який не задовольняє вимоги міцності дорожньої конструкції (дорожній одяг та земляне полотно) та/або вимоги щодо безпеки дорожнього руху відповідно до чинних нормативно-технічних документів. Служби автомобільних доріг в областях, не маючи коштів на капітальний ремонт, намагаються проводити підсилення дорожнього одягу за рахунок виконання поточного середнього ремонту. Тим самим не забезпечуючи повний комплекс робіт з доведення автомобільної дороги до нормативних характеристик, передбачений капітальним ремонтом. Це створює простір для маніпуляцій із гарантійним терміном обслуговування.

розробити та внести зміни до ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт», а саме: передбачити, що дорожні роботи з поточного середнього ремонту для 1-3 категорій автомобільних доріг загального користування виконуються лише за наявності проектної документації;

передбачити в договорі на виконання ремонтних робіт гарантійні зобов'язання підрядника на дорожній одяг та покриття відповідно до ВБН Г.1-218-050-2001 «Організаційно-методичні, економічні і технічні нормативи. Міжремонтні строки експлуатації дорожніх одягів та покриттів на автомобільних дорогах загального користування та ДБН В.2.3-4-2015.

Переглянути зміну № 1 СОУ 42.1-37641918-050:2012 «Порядок визначення вартості капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення)», прийняту Наказом Укравтодору від 14.07.2014 № 220, та інші галузеві норми щодо ціноутворення, а також СОУ 42.1-37641918-105-2013 необхідно переглянути і чітко визначити класифікацію видів робіт.

Технічна політика: проектування;
впровадження нових матеріалів,
технологій; контроль якості



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін




7. Відсутність незалежного технічного нагляду.



7.1. Рекомендувати Укравтодору для забезпечення виконання постанови Кабінету Міністрів України від 28.12. 2016 № 1065 вибрати пілотний проект та за необхідності розробити зміни до чинної редакції постанови й інших нормативно-правових актів з метою забезпечення її виконання і запровадження незалежного технічного нагляду та відокремлення цієї функції від замовника.

7.2. Рекомендувати Укравтодору спрямовувати видатки на незалежний технічний нагляд відповідно до постанови КМУ № 14 від 18 січня 2017 р. «Про розподіл коштів, передбачених у державному бюджеті за програмою 3111020 «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування», на 2017 рік» у наступній черговості:

- об'єкти будівництва та реконструкції;
- об'єкти капітальних ремонтів;
- об'єкти на яких виконуються поточний середній ремонт;
- роботи з поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг.

7.3. Рекомендувати Укравтодору залучати до підписання актів виконаних робіт із поточних середніх, дрібних ремонтів та експлуатації представників райдержадміністрацій відповідних районів у областях та представників громадськості.

 Технічна політика: проектування;
 впровадження нових матеріалів,
 технологій; контроль якості

 Причини ризиків	 Рекомендації з усунення	Відповідальний виконавець	Термін
<p>8. Низька якість проектних робіт.</p> <p>Незабезпечення водовідведення та відсутність перехідно-швидкісних смуг зумовлена постійно низьким рівнем фінансування таких робіт. Низький рівень фінансування проектних робіт обумовлює низький рівень привабливості для приватного сектору для виходу на ринок послуг з проектування. Наявність проектної документації, яка не потребує постійного коригування, є передумовою виконання будівельних робіт у визначений термін та без додаткових фінансових ресурсів.</p>	<p>Рекомендувати Укравтодору за участю Мінекономрозвитку внести зміни до порядку електронних закупівель із метою присвоєння ідентифікатора закупівлі інвестиційному проекту в цілому чи встановити можливість інформаційного зв'язку між ідентифікатором закупівель проектних робіт та ідентифікатором закупівель безпосередньо дорожніх робіт.</p>		
<p>9. Високий рівень ДТП на автомобільних дорогах загального користування.</p> <p>Україна на цей час має найбільший серед європейських країн рівень ДТП на автомобільних дорогах загального користування. З 01.01.2018 відповідно до законодавства про створення державного дорожнього фонду 5% надходжень до зазначеного фонду мають бути спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до програми, затвердженої КМУ. Відповідальним за підготовку такої програми визначено Мінінфраструктури. Поряд з цим, беручи до увагу найкращу практику країн із розвинутою економікою, Укравтодор має розробити проект закону України про обов'язковість технічного аудиту з безпеки, який має застосовуватись як під час проектування, так і під час будівництва та ремонтів автомобільних доріг. Наявність такого аудиту вже на стадії проектних робіт дозволить уникнути помилок, пов'язаних із незадовільним рівнем безпеки дорожнього руху.</p>	<p>Рекомендувати Мінінфраструктури для зменшення кількості ДТП на автомобільних дорогах розробити та подати на розгляд Уряду проект Закону України «Технічний аудит автомобільних доріг загального користування». Проектом Закону визначити поняття технічного аудиту, його обов'язковість на всіх стадіях робіт – від проектування до експлуатаційного утримання доріг, права, обов'язки і відповідальність аудитора та орган, який може встановлювати порядок проведення аудиту своїм рішенням.</p>		

Технічна політика: проектування;
впровадження нових матеріалів,
технологій; контроль якості



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

10. Застаріле, з часів планової економіки ССРСР ціноутворення ремонтних робіт в дорожньому секторі (визначення вартості матеріалів та послуг).

Ціноутворення в дорожньому господарстві. В процесі реформи нормативно-правової бази будівельного сектору в Україні (фази I та II, TCRS 6426 – фінансується ЄБРР з червня 2017) та на підставі плану регуляторної діяльності на 2017 рік планується розробка Містобудівного кодексу України, в якому об'єкти дорожнього господарства як комплекс лінійних споруд повинні мати більш специфічний режим правового регулювання. Примітка: Постановою КМУ від 23 травня 2011 № 547 передбачено, що для проектування об'єктів замовник разом із проектувальником може застосовувати будівельні норми, розроблені на основі національних технологічних традицій, або будівельні норми, гармонізовані з нормативними документами ЄС, що обумовлюється в завданні на проектування.

Період одночасної дії будівельних норм, розроблених на основі національних технологічних традицій, та будівельних норм, гармонізованих з нормативними документами ЄС, встановлюється з дати набрання чинності ДБН А. 1.1-94:2010 «Проектування будівельних конструкцій за Єврокодами. Основні положення» до втрати ним чинності або втрати чинності відповідними будівельними нормами, розробленими на основі національних технологічних традицій.

Рекомендувати Укравтодору звернутись до Мінрегіонбуду з проханням про включення до законопроекту Містобудівного кодексу положень про спеціальні режими ціноутворення в дорожньому господарстві та застосування європейської практики проектування, впровадження проектів, ціноутворення, використання форм документації за принципами контрактів FIDIC, аналізу та модифікації бізнес-процесів планування, реалізації та ведення в експлуатацію об'єктів будівництва в сфері дорожнього господарства за спеціальним режимом сприяння інвестуванню та успішному освоєнню коштів МФО.



Операційне управління та прозорість



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

1. Затримка оплати робіт за платіжними сертифікатами та затримка відшкодування ПДВ.

Рекомендувати Укравтодору:

звернутись до Мінфіну з проханням розробити порядок оплати виконаних підрядником робіт, які фінансуються за рахунок коштів МФО, визначивши граничні терміни підготовки необхідних платіжних сертифікатів та їх оплату;

провести переговори з МФО щодо можливості оплати ПДВ підряднику за рахунок залучених кредитних коштів.

2. Відсутній доступ до 80 % інформації за проектами МФО.

У публічному доступі відсутня інформація щодо ефективності використання кредитних коштів та ходу реалізації таких проектів.

Рекомендувати:

Мінінфраструктури та Укравтодору для забезпечення підзвітності центральних органів виконавчої влади:

забезпечити публікацію верифікаційних звітів CoST на власних офіційних сайтах; Мінінфраструктури підготувати власний наказ про порядок розкриття інформації за міжнародними стандартами CoST.

Мінінфраструктури забезпечити внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України 22.10.2015 від № 835 «Про затвердження Положення про набори даних, які підлягають оприлюдненню у формі відкритих даних» з метою імплементації міжнародних стандартів CoST, в тому числі за проектами, які фінансуються за рахунок залучених від МФО коштів.



Операційне управління та прозорість



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

Мінінфраструктури розробити та подати на розгляд Уряду проект закону України «Про зміни до законів України у сфері дорожнього господарства щодо доступу до публічної інформації у формі відкритих даних»;
Мінінфраструктури розробити та подати на розгляд Уряду зміни до Законів України «Про інформацію», «Про доступ до публічної інформації» та постанови Кабінету Міністрів України від 09.08.1993 № 611 «Про перелік відомостей, що не становлять комерційної таємниці» з метою визначення переліку даних, які не можуть бути віднесені до даних та відомостей, що містять комерційну таємницю в дорожньому господарстві.

3. Використання кредитних коштів МФО з низьким відсотком вибірки.

Причини:

недосконалість проектної документації;

відсутність потужних вітчизняних підрядників;

довготривала процедура узгоджень початку будівельних робіт;

оцінка тендерних пропозицій за проектами МФО значно перевищує терміни дії самих пропозицій.

Рекомендувати Укравтодору разом з ДП «Дорінвест» розробити та затвердити власним наказом:

порядок проведення оцінки тендерних пропозицій учасників торгів;

граничний термін оцінки тендерних пропозицій;

відповідальність посадових осіб за порушення граничного терміну оцінки тендерних пропозицій.



Операційне управління та прозорість



Причини ризиків



Рекомендації з усунення

Відповідальний виконавець

Термін

4. Масові відхилення службами автомобільних доріг в областях за формальними причинами пропозицій від учасників торгів, що значно звужує конкуренцію на ринку таких робіт.

Рекомендувати Укравтодору розробити та затвердити власним наказом перелік зауважень до тендерної документації учасників торгів, які мають формальний характер та за якими служби автомобільних доріг в областях не матимуть права дискваліфікувати учасників торгів.

5. Відсутність в Укравтодорі точних, надійних і актуальних даних щодо інтенсивності дорожнього руху, міцності, рівності, шорсткості дорожнього покриття, обліку будівельних та ремонтних робіт, електронних паспортів, просторових координат.

Рекомендувати Мінінфраструктури та Укравтодору вжити заходів щодо розробки інформаційної системи (ГІС чи інший аналог), яка б містила інформацію про об'єкти управління. Зокрема дані про інтенсивність руху, про стан доріг (міцність, рівність, шорсткість), геометричні параметри, ретроспективні відомості про виконання дорожніх робіт на ділянках автомобільних доріг. Така система повинна мати деякі публічні модулі та бути доступною для громадянського суспільства.

Із точки зору CoST, можна припустити, що на цей час в Укравтодорі не існує жодної системи, яка б містила вичерпну інформацію щодо проектів, які реалізуються за публічні кошти. Відтак виникає занепокоєння щодо рішень, які приймаються з точки зору обрання пріоритетів розвитку доріг та їх утримання.



Construction Sector
Transparency Initiative (c)

м.Київ, Україна
тел. +380 44 351 4180
info@costukraine.org

costukraine.org